

Е.В. Дорот

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА УСЛУГ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ

Обоснованы перспективы развития транспортно-логистических комплексов как основы развития региональных производственных кластеров. Рассмотрены вопросы эффективности и конкурентоспособности услуг транспортно-логистических комплексов.

Ключевые слова: транспорт; услуги транспортно-логистических комплексов; кластер.

We substantiate the prospects of developing transport and logistics complexes as basis for the development of regional production clusters. Problems of efficiency and competitiveness of services rendered by transport and logistics complexes are considered.

Keywords: transport; services of transport and logistics complexes; cluster.

Инвестиции в развитие транспортной отрасли и инфраструктуры, в силу значимости для мирового хозяйства, безусловно, сохраняются, а возможно, и вырастут. Позитивное влияние будет оказано на логистику, перевозки и производство транспортных средств. Россия представляет собой огромный развивающийся рынок большой географической протяженности. Это, при увеличении масштабов внешне-экономических связей, создает растущие потребности в различных транспортных средствах, складских помещениях, требующихся для обслуживания экспортно-импортных потоков. Сейчас в России менее 10% дорог и складских помещений отвечают требованиям иностранного бизнеса.

В начале 2000-х годов известный специалист по региональной экономике А.Г. Гранберг классифицировал формы пространственной организации экономики на два типа – промышленные и транспортные узлы и территориально-промышленные комплексы [1]. Однако к концу 2000-х годов более популярна категория кластер, которая выступает одной из основополагающих в теориях М. Портера и А. Маршалла [3; 6]. Они утверждали, что только кластеры в условиях региональной экономики являются максимально эффективной формой территориальной организации производства. М. Портер определяет кластер как такое построение экономи-

ческих единиц на определенной территории, которое наиболее эффективно влияет на их конкурентоспособность [6]. У А. Маршалла подчеркивается преимущество концентрации специализированных производств в отдельных регионах, что, по его мнению, выражается в наличии устойчивого спроса на квалифицированную рабочую силу, возможности использования современных методов организации и управления, новых экономических технологий и т.д. [3].

Очевидно, что понятия кластер и территориально-промышленный комплекс весьма близки и эти формы могут эффективно дополнять друг друга. В то же время в рыночной экономике экономическое пространство определяется не только масштабами производства, но и географией сбыта продукции. Его завоевание осуществляется на основе специализации и кооперации. Такова материальная основа деятельности ТНК, для которых территория земли является экономическим пространством без национальных границ, в котором свободно перемещаются капиталы, товары, услуги. Единым и безнациональным экономическое пространство делают современные коммуникации [7].

Повышение региональной эффективности функционирования кластеров и промышленных комплексов в большей степени зависит от развития транспортной инфраструктуры. При этом транспортно-

логистические комплексы становятся ключевыми элементами повышения качества транспортных услуг и развития регионов.

При этом на каждой стадии производства или реализации продукции целесообразно выделять транспортную составляющую: транспортировка сырья; взаимодействие транспортных комплексов и грузополучателя в пункте назначения; хранение продукции на транспортно-логистических терминалах; издержки страхования грузов.

Таким образом, развитие региональных кластеров возможно через создание транспортно-логистических центров. Для формирования современной транспортной системы на территории России необходимо создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих развитие мультимодальных перевозок и формирование территориально-производственных кластеров. При этом необходимо обеспечить создание единой организационной системы, функционирующей на основе формирования транспортно-технологических механизмов взаимодействия всех элементов территориально-производственного кластера [2].

Выполненные маркетинговые обследования на рынке транспортных услуг показали, что конкурентоспособность во многом зависит от наличия в пункте отправления пригодных в коммерческом отношении перевозочных средств. Качественное транспортное обслуживание определяется, главным образом, технологическим обеспечением выполнения сроков доставки грузов с учетом потребностей клиентов. При этом недостаточный уровень качественного транспортного обслуживания вызывает различные виды ущербов и убытков на транспорте и у клиентов [4].

Новый подход к обоснованию экономической эффективности транспортно-логистических услуг заключается в своевременной и сохранной доставке грузов потребителям при наименьших совокупных затратах в процессе транспортировки, эффективном использовании мощности

технических средств клиентов и транспорта, ускорении оборота материальных ресурсов и, как следствие этого, увеличении темпов прироста региональных производственных доходов.

Экономическую эффективность транспортно-логистических комплексов необходимо оценивать на основании разработанного критерия, учитывающего доход и совокупные экономические издержки процесса транспортировки в целом – от добычи исходного сырья до производства готовой продукции с учетом неопределенности цен продавца и покупателя.

Следует учитывать то обстоятельство, что цена на услуги транспортно-логистических комплексов не всегда отражает динамику спроса и предложения на нее. Исходя из обеспечения конкурентоспособности транспортно-логистических комплексов, доходность и прибыльность транспортных предприятий ставится на втором месте, потому что первичной является цена предлагаемой продукции в месте ее потребления и спроса товара на рынке.

Методы определения большинства показателей качества эксплуатационной работы транспортно-логистических комплексов общеизвестны, так как в прошлые годы главное внимание в области качества уделялось именно этим показателям. В условиях конкуренции необходимо обеспечить прозрачность и сопоставимость этих показателей по всем видам транспорта на основе современных информационных технологий. Очевидно, что информатизация сегодня стремительно вторгается в самые разные сферы деятельности, включая экономику и бизнес. В полной мере это проявляется и на транспорте, эффективное развитие которого невозможно без современного информационного сопровождения, как в отношении грузовых, так и пассажирских перевозок, экспедиторской деятельности, управления движением воздушных, морских и речных судов или наземных транспортных средств [4].

Транспортные издержки следует оценивать по отношению к каждому элементу процесса транспортировки и доставки

грузов с учетом затрат у грузоотправителя и грузополучателя, связанных с подготовкой груза к перевозке и согласованием условий транспортировки, грузовыми операциями, хранением в начально-конечных и транзитных пунктах, транспортно-экспедиционными операциями. В результате появляется возможность определить совокупные экономические издержки и увязать в единое целое спрос с предложением продукции в месте ее потребления. При этом уровень тарифных ставок, включая Тарифные руководства, целесообразно устанавливать в зависимости от прогнозных объемов перевозимых грузов в соответствии с предлагаемой методикой, что позволит учесть интересы клиентов и транспорта и обеспечить постоянство тарифов в течение определенного периода времени. Окончательная величина верхних значений тарифных ставок определяется с использованием разработанных моделей экономической эффективности транспортных систем доставки грузов и допустимого значения транспортных тарифов, устанавливаемых с использованием предлагаемой методики расчета граничных фрахтовых ставок.

Правила применения и изменения тарифных ставок должны учитывать тарифную политику и качество транспортного обслуживания клиентов. Конкурентоспособность перевозимой продукции на товарном рынке во многом зависит от транспортных издержек, определяемых тарифной политикой и качеством транспортного обслуживания клиентов. При внедрении или совершенствовании конкретных транспортных систем следует

применять разработанные основные варианты тарифной политики, в том числе использовать предложения по формированию единых подходов к построению транспортных тарифов России. Повышение качества транспортного обслуживания или наличие других требований клиентов по условиям перевозки грузов требует адаптации тарифов к условиям конкуренции на транспортном рынке.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Гранберг А.Г.* Основы региональной экономики. М.: Изд-во ГУВШЭ, 2003.
2. *Карасев Д.В.* Разработка и реализация комплексного подхода к обеспечению экономической безопасности транспортных систем: автореф. дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2013.
3. *Маршалл А.* Принципы политической экономии. Т. 1. М.: Прогресс, 1983.
4. *Муров А.Е.* Методологические основы государственного регулирования развития авиатранспортной инфраструктуры России: дис. ... докт. экон. наук. СПб., 2008. 368 с.
5. *Назаров П.В.* Роль транспортной стратегии России в развитии национальной экономики // Вестник Российской академии естественных наук. 2006. Вып. 10. № 4. С. 23–26.
6. *Портер М.* Конкуренция. М.–СПб.–Киев: Вильямс, 2003.
7. *Сигова М.В.* Вопросы разработки теоретических основ государственного регулирования национальных экономических систем в условиях глобализации // Вестник Чувашского университета. 2008. № 1.